

GUERRA Y COMERCIO MARITIMO: EL FLUJO COMERCIAL SANTANDER-AMERICA (1796-1818)

Isabel Miguel López

RESUMEN.— Las circunstancias históricas que caracterizaron el tránsito del s. XVIII al s. XIX estuvieron presididas por la conflictividad, la cual tuvo especial repercusión en las actividades económicas marítimas. Precisamente este estudio aborda el análisis de la incidencia que la inestabilidad del período tuvo en las relaciones comerciales hispanoamericanas mantenidas a través de Santander.

La información proporcionada por los registros de mercancías de los navíos habilitados en el citado puerto, rumbo a América entre 1796 y 1818, ha permitido apreciar las alteraciones ocasionadas en el tráfico transatlántico, en la normativa que había regulado el intercambio hispanoamericano y, por ende, sobre el volumen de comercio, así como los cambios experimentados en el origen, destino y estructura de las remesas de mercancías enviadas desde el puerto montañés al Nuevo Mundo.

1. INTRODUCCION

El tránsito del s. XVIII al s. XIX estuvo marcado por la inestabilidad en los territorios ribereños del Atlántico. Revolución y conflictos armados se proyectaron sobre la vida de sus habitantes y, como no, en sus actividades económicas. Precisamente la incidencia que la conflictividad tuvo en una de éstas, el comercio marítimo transatlántico, constituirá el tema de este estudio, mediante el análisis del flujo de mercancías giradas desde Santander a América¹.

¹ Se continúa la investigación iniciada en MIGUEL LÓPEZ, I.: *el comercio hispanoamericano a través de Gijón, Santander y Pasajes (1778-1895)*. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Valladolid. Valladolid, 1992.

Para llevar a cabo la investigación hemos utilizado la información proporcionada por los registros de mercancías de los navíos habilitados en Santander durante el período, así como algunas informaciones del Consulado². En ambos casos existen algunas lagunas documentales que pueden repercutir en la precisión de los valores globales, pero no así en la tendencia ni en la estructura de las cargazonas.

2. DISTORSIONES EN EL SISTEMA DE COMERCIO HISPANO-AMERICANO

El comercio como actividad económica de relación precisa para su florecimiento, no sólo excedentes e infraestructura de transporte, sino también paz y normalización de las transacciones. Sin embargo, estas condiciones no fueron frecuentes a lo largo de estos años.

2.1. CONFLICTIVIDAD BELICA Y TRAFICO TRANSATLANTICO

La paz firmada con Francia en el primer tratado de S. Ildefonso nos introdujo, en octubre de 1796, en la guerra contra Inglaterra, la cual se prologó hasta la Tregua de Amiens en 1802. En este tiempo el riesgo, de varida intensidad, dominó la travesía atlántica y perturbó la actividad comercial marítima montañesa. Prueba de ello fueron los apresamientos de buques como el que sufrió la fragata del santanderino conde de Campogiro a su regreso de Lima, en julio de 1797, por parte de los ingleses que la condujeron a Portugal, o del paquebot San Cristóbal que, mientras navegaba capitaneado por José Iturriaga, desde Montevideo a La Habana, también fue capturado por los británicos en diciembre de 1798³.

La Tregua de Amiens, aunque posibilitó el aumento de los navíos habilitados (Anexo), sin embargo no permitió restablecer la normalidad completa. En este sentido, el testimonio de Francisco de Ibarguengoitia, capitán de la fragata Nuestra Señora de los Dolores, expresaba a su regreso de Veracruz, en diciembre de 1803, que «el comercio (en Nueva España) se hallaba en *inacción*, aguardando la declaración de guerra y los géneros mantenían los precios altos con suspensión de ventas».⁴

2 ARCHIVO GENERAL DE INDIAS (A.G.I.), Indiferente General, legs. 2171, 2196-2209 A/B, 2240, 2245, 2253, 2255, 2439, 2440, 2448, 2467. ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS (A.G.S.), Dirección General de Rentas, II Remesa, legs. 1118-1120, Secretaría y Superintendencia de Hacienda, leg. 895 y Consejo Supremo de Hacienda, legs. 239 y 240.

3 A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, leg. 1118 y Secretaría y Superintendencia de Hacienda, leg. 895.

4 A.G.I., Indiferente General, leg. 2448.

Efectivamente, en 1804, ante la agresión de la flota inglesa, se reanudaron las hostilidades, repercutiendo de nuevo en el tráfico ultramarino. Fueron muy numerosas las declaraciones ofrecidas por los capitanes de los buques que atravesaban el Atlántico sobre el clima de beligerancia existente. En 1807, el capitán de la corbeta *La Concepción* arrojaba al mar los pliegos que traía, ante el temor de ser apresado por los ingleses, al tiempo que proporcionaba noticias sobre los movimientos de tropas en el área del Caribe.⁵

Entretanto, la firma del Tratado de Fontainebleau representaba el comienzo de un proceso que desembocaría en la Guerra de la Independencia. Esta se convirtió en un factor añadido de perturbación, nublando el horizonte americano, sobre todo para las rutas que partían del Cantábrico, área donde confluían especialmente las naciones en conflicto. Mientras, al otro lado del océano, triunfaban los movimientos independentistas ante una debilitada resistencia española.

En estas circunstancias de dificultades para el transporte marítimo, también el marco normativo en el que se había desarrollado el comercio hispanoamericano resultaba difícil de respetar.

2.2. NORMATIVA MODIFICADA POR LAS CIRCUNSTANCIAS

A lo largo de este período, la introducción de medidas excepcionales en la ordenación establecida para la Carrera de Indias en 1778, trataba de evitar el colapso general, ante una hacienda necesitada de ingresos, intentando mantener, a pesar de las trabas, el vínculo económico con América, renovado durante el s. XVIII.

Así, en 1797, se autorizaba a comerciar con las colonias a países que permanecían neutrales en el conflicto con Inglaterra, mediante barcos que salieran de España o de puertos de las naciones indicadas. Esta orden fue derogada en abril de 1799 por «haber convencido la experiencia el daño causado (al comercio), aumentando el del enemigo...»⁶. Sin embargo, la rectificación no fue aceptada por los territorios ultramarinos lo que, reconocido por el gobierno español, le llevó a permitir, de nuevo ese tipo de comercio entre mayo y diciembre de 1801 y desde la Tregua de Amiens hasta 1807. Simultáneamente, se había dispensado en 1797 de la «precisión de cargar igual cantidad de frutos nacionales y extranjeros» en los envíos a América⁷. Además, fueron varios los permisos solicitados desde San Sebastián y Bilbao, y bastantes los concedidos, para habilitar buques

5 A.G.I., Indiferente General, leg. 2172.

6 A.G.I., Indiferente General, leg. 2467.

7 A.G.S., S. S.H., leg. 895. R.O. de 17 de noviembre de 1797.

con bandera americana entre 1799 y 1800, con el fin de llevar mercancías al Nuevo Mundo sin necesidad de tocar previamente en Santander, ante el riesgo de caer en manos inglesas⁸.

Los múltiples obstáculos existentes para el comercio hispanoamericano, convertían la vuelta a la situación reglamentaria en prácticamente imposible, no sólo por los acontecimientos externos al intercambio sino por la consciencia del agotamiento del sistema de libre comercio. En este sentido se presentaron algunos Memoriales, como el de Esteban Fernández de León, en enero de 1810, e Informes como el del Consulado de Lima, en 1817, sobre el «deplorable» estado del comercio⁹. En estas condiciones, se concedía permiso, en septiembre de 1818, para extraer frutos nacionales en buques de pabellón extranjero y éstos frecuentaron las costas cantábricas embarcando productos hispanos¹⁰.

Así pues, la guerra supuso trastornos en el tráfico marítimo y modificaciones en la aplicación de la normativa, aunque todavía en 1827 la referencia jurídica del comercio hispanoamericano superviviente seguía siendo la misma y se indicaba la necesidad de un nuevo arancel porque «el Reglamento ha caducado por la fuerza irresistible de las circunstancias»¹¹. Pero ¿cómo repercutieron estas circunstancias en el giro desde Santander al Nuevo Mundo?

3. LAS REMESAS SANTANDER-AMERICA

3.1. VOLUMEN, ORIGEN Y ESTRUCTURA

El flujo de mercancías canalizado a través de Santander permite observar una evolución con trayectoria declinante respecto al período anterior (1778-1795), exceptuado el trienio 1802-1804, que retoma el impulso de los mejores años de la época precedente, aprovechado el breve paréntesis de paz que trajo consigo la Tregua de Amiens. Asimismo, se percibe una ligera recuperación tras la Guerra de la Independencia con un máximo en 1815, de la misma forma que se había experimentado en 1796 al concluir la Guerra con la Convención (Gráfico 1).

Esta evolución, expresada según los avalúos fijados en el Arancel I del Reglamento de 1778, coincide, en líneas generales, con la presentada por

8 A.G.I., Indiferente General, legs. 2467.

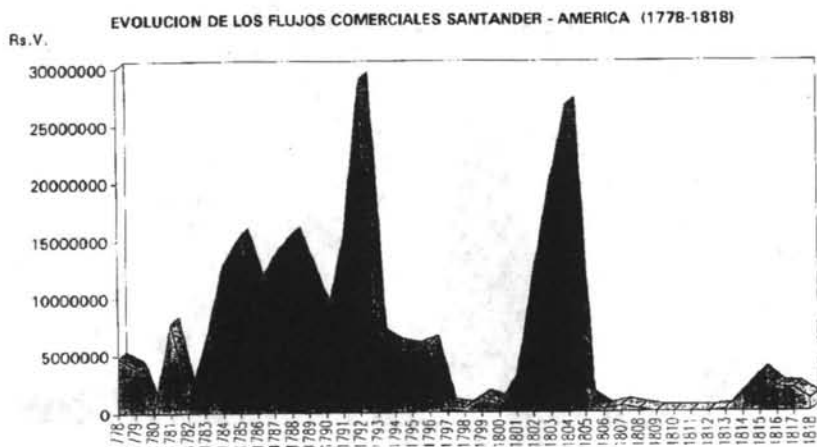
9 A.G.I. Indiferente General, leg.s 2439 y 2440.

10 A.G.I. Indiferente General, leg. 2439.

11 A.G.I. Indiferente General, leg. 2440.

12 FISHER, J.: *Trade, War and Revolution. Exports from Spain to Spanish America. 1797-1820*. Institute of Latin American Studies. University Liverpool. Liverpool 1992, pp. 81 y 88. GARCÍA-BAQUERO, A.: *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*. E.E.H.A. Sevilla, 1992.

GRÁFICO 1



García-Baquero para Cádiz y por Fisher para el global de los envíos desde España al nuevo continente¹². La diferencia radica en los años de la Guerra de la Independencia, durante los cuales la relación comercial desde Santander parece no existir entre 1809 y 1812, precisamente cuando el puerto gaditano eleva aun más su posición en las salidas a América. Un comportamiento que ya apreciamos en Pasajes y Gijón, lo que pondría de manifiesto la especial peligrosidad del área cantábrica en esos años para el comercio marítimo¹³.

Por otro lado, el origen de los productos embarcados confirma el cambio de rumbo iniciado en 1793, manifiesto en 1794, a favor de lo hispano y ratificado en los años posteriores a 1814, a pesar de la modificación normativa (gráfico 2-a). No obstante, cuando, a raíz de la tregua, el dinamismo comercial aumenta, también lo hace la presencia extranjera, que ya no tiene límite legal en la proporción, tal como se expresa entre 1802-1804. Este hecho corroboraba la proclividad a la reexportación que siempre mostró el puerto santanderino¹⁴. Por tanto, al originarse dificultades de importación a causa de la guerra, descendió la afluencia de productos foráneos para América y también el volumen global del comercio en relación con ello, aflorando, sólo entonces, un mayor relieve de la presencia hispana, cuya oferta produc-

13 MIGUEL LÓPEZ, I.: *Relaciones comerciales guipuzcoano-americanas (1796-1818)*. boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián, 26. San Sebastián, 1992, pp. 563-590. IBIDEM: *Gijón y América: La continuidad del intercambio comercial (1796-1818)*. BIDEA, 14. Oviedo, 1992, pp. 581-605.

14 MIGUEL LÓPEZ, I.: *El Comercio hispanoamericano a través de Gijón, Santander y Pasajes*. op. cit., p. 170.

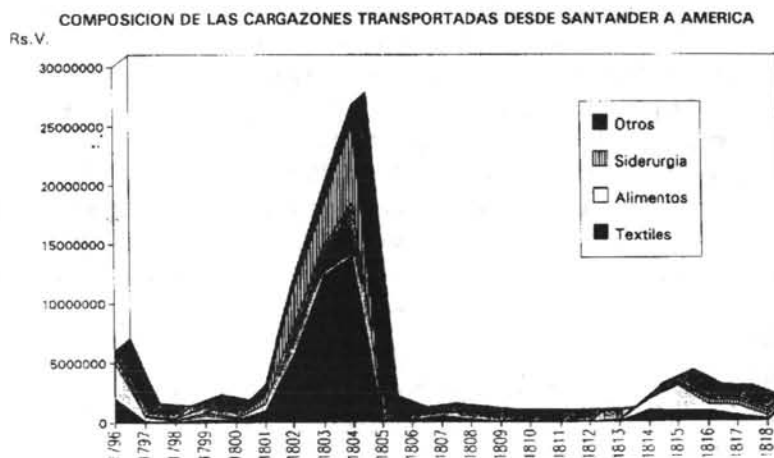
GRÁFICO 2.a



tiva seguía siendo precaria. Entretanto, en el conjunto de los puertos españoles la proporción de lo exterior siguió una tendencia siempre descendente¹⁵.

En cualquier caso, este flujo comercial Santander-América presenta una composición en la que, con algunos matices que se irán desgranando, los textiles continuaron dominando, seguidos de agroalimentos y artículos férricos (gráfico 2-b).

GRÁFICO 2.b



15 FISHER, J.: *Trade, War and Revolution. op. cit.*, p. 86.

a) *Textiles*

Los tejidos fueron especialmente relevantes cuando el volumen de comercio y la afluencia extranjera resultaron más destacados, representando entonces la mitad del total trasegado. Sin embargo, tras la Guerra de la Independencia su presencia se atenúa, sobre todo en 1815, a pesar de corresponder a un máximo de la serie. Esta divergencia postbélica parece indicar ya la modificación de la estructura de las partidas enviadas a América que se consolidará en la década de los veinte¹⁶.

La factura seguía siendo netamente exterior, mayor si cabe que antes, ya que este origen lo presentaron más de los tres cuartos del grupo (gráfico 3-a). El debilitamiento de la industria nacional y el alivio de la normativa prohibitiva respecto a los artículos extranjeros explicarían este hecho.

GRÁFICO 3.a



En la composición de esos tejidos europeos, más de los dos tercios fueron lienzos, llegando incluso al total en 1797 y en 1807. Sólo rebajan esa cota 1798 y 1803, al aumentar la proporción de paños, y 1805-1806 debido a las cuantiosas partidas de artículos de seda (gráfico 3-b). Este comportamiento es simultáneo de una estructura textil del Reino en la que los lienzos han retrocedido, mientras avanzaban los paños, la seda y, sobre todo, el grupo de «confección» (gráfico 3-c).

16 FONTANA, J.: *Colapso y transformaciones del comercio exterior español, 1792-1827. Un aspecto de la crisis del Antiguo Régimen en España*. Moneda y Crédito, 115, 1970. PRADOS DE LA ESCOSURA, L.: *El comercio exterior 1792-1827. La pérdida de las colonias americanas y sus efectos en la economía española*. Comercio y Colonias. Alicante, 1982, pp. 175 y ss. IBIDEM: *La pérdida del Imperio y sus consecuencias económicas en España*. La Independencia americana: Consecuencias económicas. Alianza. Madrid. 1993, p. 276.

GRÁFICO 3.b

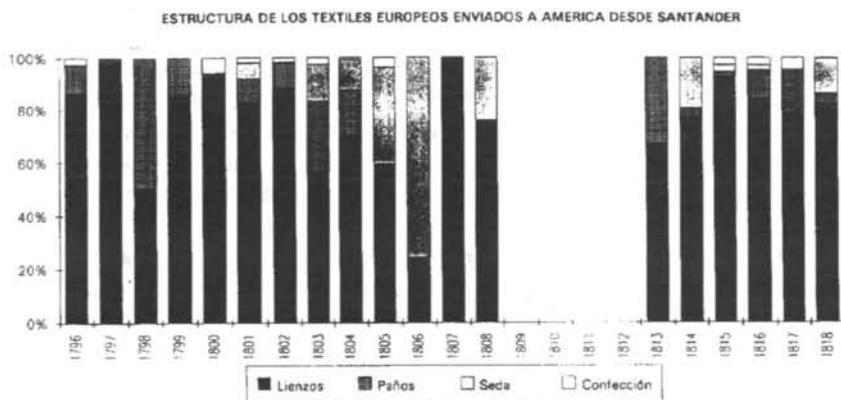


GRÁFICO 3.c



Los *lienzos* europeos incluyeron, especialmente, bretañas de Francia y Silesia que constituyeron, por término medio, más de la cuarta parte de todo el lenzal foráneo enviado por el puerto cántabro. En posición también destacada se remitieron platillas de Alemania y Silesia, estopillas de Alemania, Cambray y Suiza, brabantes, creas de Alemania, caserillos de Hamburgo, lienzo casero de Flandes y Francia, listados o terlices de Hamburgo y Flandes y holanes de Francia. A ellos se sumaron creguelas de Hamburgo, lona de Rusia, loneta de Francia, ruanes, gantes, cozneos o cotés de Alemania, lienzo de Irlanda, lienzo retorta, laval, pontibi, beaufort, trué y morlés de Francia, sangaletas, bocardillos, presillas y guinga.

En cuanto a los lienzos españoles muy minoritarios y esporádicos procedieron de Galicia, Asturias, León, junto a lona de Cervera de Castilla, a los que se añadieron indianas y platillas pintadas de Cataluña.

La remesa *pañera* embarcada en Santander ofrece un claro dominio exterior en 1796, en el trienio 1802-1804 y en 1816, para ser superada por la hispana en los demás años. Aquélla ofrecía posiciones semejantes a las del período 1778-1795, aunque de forma menos asidua. Este cambio de frecuencia se debió a la guerra contra Inglaterra, ya que este país había sido el gran proveedor anteriormente, pero las importaciones se colapsaron entre 1797 y 1800 y entre 1805 y 1807¹⁷. No obstante, cuando se registraron estuvieron formadas por sempiternas o perdurables franelas y casinetes de Inglaterra, casimiros, alepines, tripes de varios colores y buratos de Francia, bayetas fajueta, miliquin,alconcher, estameña, sarga de lana de Amiens, escarlatina, anascotes, serafinas, paño de Carcasona, cristal de lana, velillo de lana, filipichines, Durois y calamacos. En suma, un abanico pañero en el que la oferta inglesa se acompañó de algunas producciones francesas y alemanas.

Los paños del Reino incluyeron los negros de Segovia, los de Ezcaray, Munilla, Enciso, Santo Domingo de La Calzada, los azules de Béjar, los grana y negros de Guadalajara, los de San Fernando, el pardo de Chinchón, los azules de Alcoy, los ordinarios de la «sierra de Santander» y algunos catalanes. Entre todos ellos, los segovianos, destinados casi en su mayoría a Nueva España, alcanzaron el mayor relieve¹⁸.

Los artículos de *seda* seguían constituyendo el grupo textil en el que España destacaba, aunque tras la guerra de la Independencia su importancia relativa fuera mínima. Se remitió terciopelo, galón de seda, cintas, tafetán y damasco de Valencia y Toledo, chalecos de seda bordados, pañuelos, paraguas, blondas y medias de Barcelona, listonería y cintas de Granada¹⁹, basquiñas, ceñidores y mantillas de Toledo y Madrid. Mientras, las prendas de seda europea, relevantes en 1805 y 1806, procedían de Inglaterra y Francia. Esta última proporcionó quitasoles de tafetán, raso, tafetán, cintas y medias. Ambas proveyeron de lustrina, grotetur, muselineteta, grisetilla, listones y gorgorán.

La *confección*, en la que introducimos aquellos textiles no sederos de más elaboración, resultaron notorios en la aportación textil del Reino, a causa de que en esta partida se integran las mantas que, originarias en su mayoría de Palencia y también algunas de Burgos, se registraron en los

17 NADAL FARRERAS, J.: *Notas sobre la Balanza Comercial hispano-británica, 1697-1914*. Información Comercial Española, 511 (1976), p. 100 y ss. PRADOS DE LA ESCOSURA, L.: *El comercio hispano-británico en los s. XVIII y XIX*. Rev. de Historia Económica, vol. II (1984).

18 MIGUEL LÓPEZ, I.: *El comercio de Castilla y León con América a través del Cantábrico (1786-1818)*. Revista de Economía de la Junta de Castilla y León, 2. Valladolid, 1992, pp. 164-168. IBIDEM: *Los sectores productivos regionales ante el mercado americano (1778-1818)*. III Congreso de Economía de Castilla y León. Segovia, 1991, pp. 392-406.

19 MIGUEL LÓPEZ, I.: *Productos del Reino de Granada en las cargazonas cantábricas rumbo a América, 1778-1818*. V Congreso Internacional de Historia de América, Granada y el Nuevo Mundo. Granada, 1992.

embarques santanderinos con destino preferente a Venezuela²⁰. Junto a ellas, artículos textiles elaborados en el país fueron encajes, medias, chalecos y pañuelos de algodón de Barcelona, toallas de Galicia, calcetas de hilo de Asturias, Santander, Burgos y Aragón, medias de lana de Valdemoro y Guadalajara, medias de estambre de Burgos, sombreros de Valladolid y de Burgos, camisas de lienzo de Santander. Simultáneamente, la partida extranjera estuvo formada por encajes de Flandes, mantelerías de ojo de perdiz y sombreros de castor de Francia, camisas de lienzo, medias de algodón, calcetas de hilo, calzones, paños de manos y toallas.

Así pues, a pesar del declive comercial, los textiles continuaron con relativo rigor, liderados por la producción europea.

b) *Agroalimentos*

Este grupo llegó a superar a los tejidos en 1796 y en 1815, dos máximos, lo que coincidió con una mayor participación del Reino en el total embarcado. Una presencia interior que no se mantuvo cuando el comercio fue más floreciente, ya que entonces fue la provisión externa, de harina y especias, la que ofreció más relieve, favorecida por las precarias cosechas de 1803-1804 (gráfico 4-a).

La composición de la oferta alimentaria hispana comercializada a América, vía Santander, estuvo integrada, preferentemente, por harina y aguardiente (gráfico 4-c).

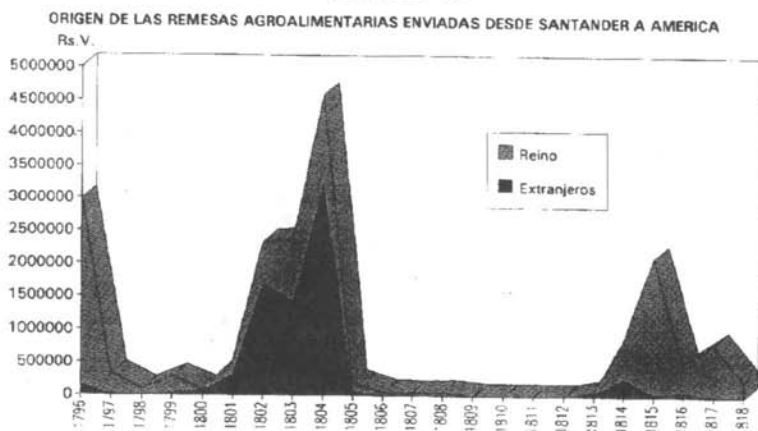
La *harina* del Reino ha visto disminuir notablemente su posición en las cargazonas²¹, a lo que no fueron ajenas las crisis de subsistencia y la Guerra de Independencia española, que obligaba a emplear la producción para el autoabastecimiento (cuadro 1). Tras la extraordinaria remesa de 1796, ya no se encontrarán hasta el cuatrienio 1814-1817 cantidades destacadas, con especial mención de 1815. Este año ofreció señales de recuperación hasta el punto de que el dominio hispano mediante los alimentos se debió, en concreto, a la harina.

Esta molienda triguera procedía, en 1796, de la fábrica palentina de Monzón, cerrando ese año una relación con América que el citado establecimiento había iniciado en 1787. Simultáneamente y después, la factoría santanderina de Campuzano proporcionó cuantiosas partidas. A ellas se sumaron las también montañesas de Lantueno, Bárcena de Pie de Concha, además de aquellas que en los registros se encuentran bajo otras denominaciones más vagas como «de Santander», «del Reino», «de Castilla».

20 MIGUEL LÓPEZ, I.: *Presencia palentina en el comercio hispanoamericano*. Publicaciones del Instituto Tello Tellez de Meneses. Palencia, 1990, pp. 235-254.

21 MIGUEL LÓPEZ, I.: *El comercio hispanoamericano*, op. cit., p. 140 y ss.

GRÁFICOS 4.a



GRÁFICOS 4.b

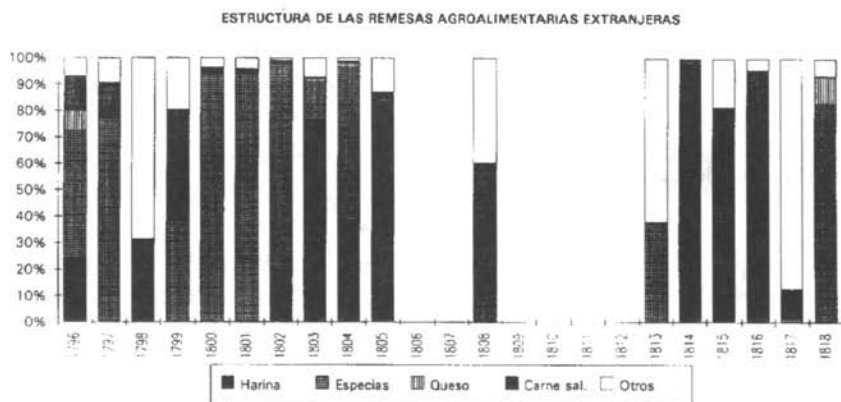
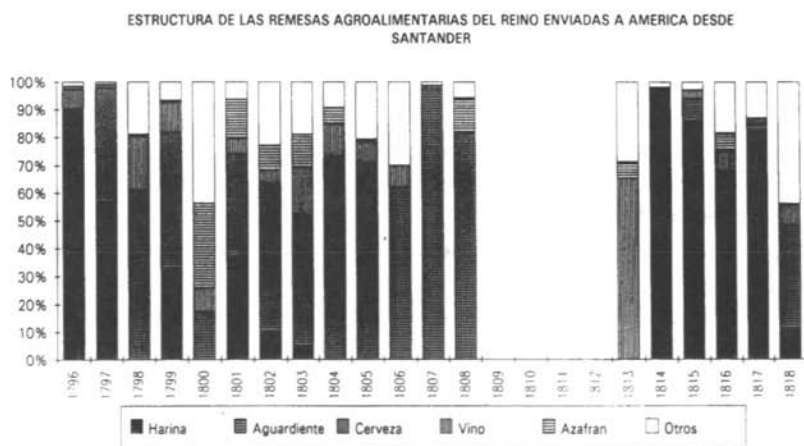


GRÁFICO 4.c



CUADRO 1. *Harinas embarcadas en Santander rumbo a América*

| | ORIGEN | | | | DESTINO | | |
|------|-----------------------|-----------|-------------------------|-----------|---------|-----------|-----------------------|
| | Reino Barriles (*) | Rs. V. | Extranjeras Barriles | Rs. V. | CUBA | VENEZUELA | N. ESP. (barriles) |
| 1796 | 14.554 | 2.563.200 | 236 | 35.355 | 7.864 | 6.926 | - |
| 1797 | 912 | 182.400 | - | - | - | 912 | - |
| 1799 | 450 | 83.700 | - | - | - | 450 | - |
| 1801 | 1.070 | 78.630 | - | - | - | 1.070 | - |
| 1802 | 400 | 64.800 | 2.413 | 354.090 | 2.347 | 466 | - |
| 1803 | 304 | 48.640 | 9.991 | 1.094.189 | 7.915 | 2.380 | - |
| 1804 | - | - | 7.073 | 1.231.350 | 4.118 | 2.955 | - |
| 1805 | - | - | 330 | 49.500 | - | 330 | - |
| 1814 | 4.349 | 568.687 | 1.769 | 263.587 | 4.538 | - | 1.580 |
| 1815 | 10.713 | 1.771.995 | 114 | 17.100 | 4.801 | 6.026 | - |
| 1816 | 1.793 | 251.020 | - | - | 1.243 | - | 550 |
| 1817 | 3.906 | 656.218 | - | - | 2.421 | 1.485 | - |
| 1818 | 586 | 25.628 | - | - | - | 586 | - |

(*) Barril de 186 libras

Fuente: Registros de mercancías

La precaria aportación hispana de harina, anterior a 1814, fue cubierta, sólo en parte, por el aprovisionamiento exterior. Sin embargo, había dejado de ser, también, un aporte asiduo en las remesas europeas, aunque es cierto que, cuando se reexportaba, el grupo alimentario extranjero aumentaba, como sucedió en 1803-1805 y en 1814. La ausencia de las tradicionales partidas francesas fue cubierta por la harina de Filadelfia, que llegaba también con dificultades a causa de la guerra en el océano. La harina norteamericana había ido reforzando su presencia en los embarques santanderinos hasta relevar a la francesa en 1789, cuando las necesidades de abastecimiento interno del país vecino ya fueron acuciantes, de forma que no se encuentra ninguna partida gala hasta 1814.

La harina se transportó preferentemente a Cuba y Venezuela y de forma esporádica a Nueva España, manteniéndose la orientación antillana que había prevalecido entre 1778 y 1795.

Por su parte, el *aguardiente* de Rioja, Castilla, Cataluña o «del Reino», como aparece, a veces, en los registros de mercancías, adquirió un notable relieve durante estos años, incluidos los de más volumen comercial, cuando junto a la cerveza y el vino constituyó la mayor parte del conjunto alimentario hispano a expensas de la harina, a la que relevaron.

En cuanto a la *cerveza*, procedía únicamente de Santander. La fábrica de José de Zuloaga y la de Antonio del Campo, establecida en Cañadío,

tradicionales proveedoras en las décadas de los ochenta y noventa del s. XVIII²² persisten en sus envíos durante el s. XIX. Sin embargo, este alcohol se presentó con menor tono que en el septenio de apogeo (1789-1795), cuando se convirtió en alternativa a la falta de harina en los embarques. Ahora la encontramos con relativa asiduidad hasta 1805, después su volumen es mínimo (cuadro 2). Se trata de un producto cuyo destino fue, mayoritariamente, el virreinato de Nueva España hasta 1814, ya que a partir del citado año las escasas partidas se dirigieron a Venezuela.

CUADRO 2. *Cerveza enviada a América desde Santander* (*)

| | Botellas | Valor (Rs. V.) | VENEZ. | ESPAÑA | RIO PLATA | CUBA |
|------|----------|----------------|--------|--------|-----------|-----------|
| 1796 | 43.160 | 190.400 | 700 | 30.400 | 1.900 | 10.160 |
| 1797 | 25.900 | 77.700 | — | — | 25.900 | — |
| 1799 | 24.038 | 72.114 | 2.500 | 11.500 | 10.038 | — |
| 1802 | 40.886 | 154.844 | 3.136 | 25.350 | 10.700 | 1.700 |
| 1803 | 31.750 | 109.250 | 1.550 | 14.300 | 15.350 | 550 |
| 1804 | 112.958 | 399.662 | 9.220 | 78.063 | 5.000 | 18.025(*) |
| 1805 | 11.500 | 46.000 | 1.500 | 10.000 | — | — |
| 1814 | 230 | 920 | — | 230 | — | — |
| 1815 | 1.036 | 4.144 | 1.036 | — | — | — |
| 1816 | 500 | 1.000 | 500 | — | — | — |
| 1817 | 453 | 1.812 | 453 | — | — | — |

(*) Botellas. Además 2.650 con destino a Colombia.

Fuente: Registros de mercancías

El *vino* hispano formaba parte, habitualmente, del rancho de las tripulaciones. En este caso constituía una vía de salida de la oferta interior, cuya repercusión comercial era prácticamente nula. Provenía, sobre todo, de La Rioja, aunque existieron remesas de Castilla (Nava del Rey, La Seca, Toro, Aranda), Andalucía (Málaga, Jerez, Moguer), Cataluña, Aragón, Galicia, del reino de Valencia (Liria, Alicante), chacolí de la tierra, además de los denominados, genéricamente, «del Reino».

A la harina y alcoholes se sumó el *azafrán*. Este había prosperado en las salidas rumbo a América, con sus variedades tostado, seco o en aceite, transportado desde La Mancha y Castilla a Nueva España, mayoritariamente, en proporciones mucho más reducidas a Cuba, único destino entre 1813 y 1816 y a Venezuela sólo en 1801. Hubo, aún, otros agroalimentos

22 MIGUEL LÓPEZ, I.: *El comercio hispanoamericano*, op. cit., p. 149.

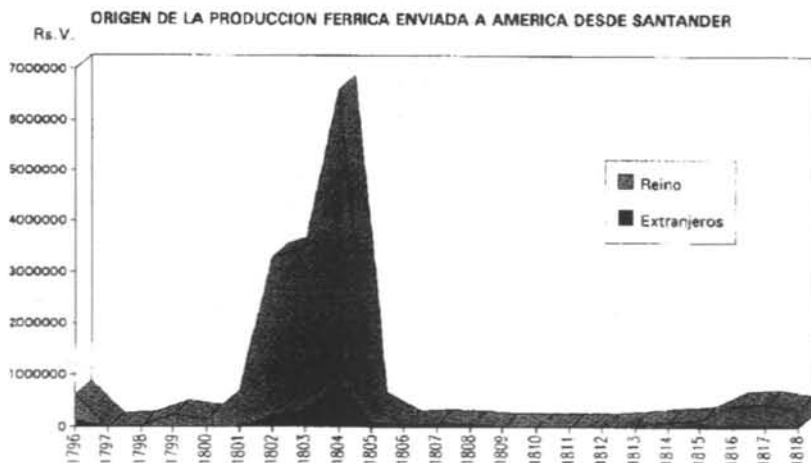
del Reino como las almendras de Aragón y los integrantes habituales del rancho de las tripulaciones.

Los productos alimentarios extranjeros, además de la harina, incluyeron especias, consistentes en canela, pimienta y clavo, que procedían de Holanda, proporcionadas por su comercio colonial. Estas aumentaron extraordinariamente su posición relativa en comparación con el período precedente, ante la práctica ausencia de harina e incluso, cuando se presentó, también mostraron un gran relieve. En cuanto al queso de Holanda y Flandes siguió siendo mediocre, mientras avanzaba de forma más apreciable el aporte de carne salada, destacadísima en 1798, 1799, 1808, 1815 y 1816. Bajo el epígrafe «otros» se engloban arroz y manteca de vaca de Filadelfia; manteca de Flandes, salmón salado de Inglaterra; pernils, café, dulces secos, frutas en almíbar y ciruelas pasas de Francia; higos pasos de Portugal; té de Holanda, bacalao, aguardiente, lenguas y cecina.

c) *Productos siderúrgicos*

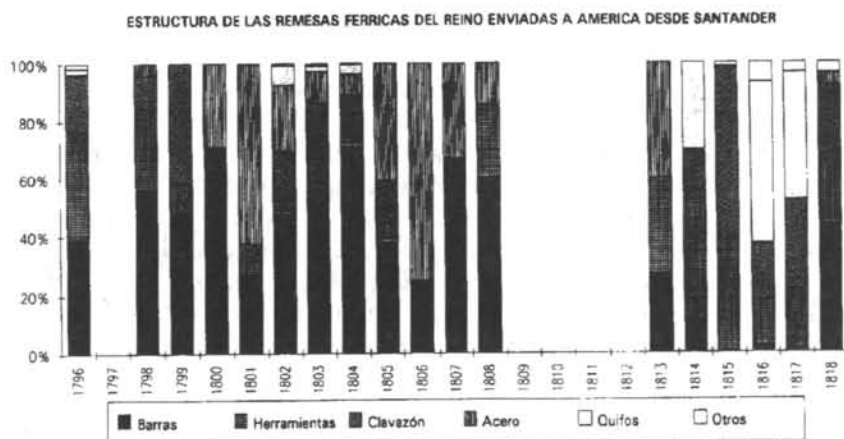
La aportación siderúrgica fue esencialmente hispana. Esta aumentó absoluta y relativamente en los embarques respecto al período precedente, destacando, especialmente, en el trienio 1802-1804, mientras la presencia extranjera se convertía en más aleatoria y menos intensa. Todo ello era el resultado de la persistencia en la protección de que disfrutaba, así como de las prohibiciones de que era objeto la extranjera en el Arancel I del Reglamento de Comercio Libre, ya que sólo se admitía en concepto de quincallería tal como se recogía en el artículo 32 del citado Reglamento (gráfico 5-a).

GRÁFICO 5.a



La oferta del Reino, canalizada a América por el puerto montañés, estuvo constituida por barras de hierro, cuadradillo, planchuela, cabilla, vergajón, que dominaron, en términos generales, hasta 1808, aunque su proporción fue menor respecto al período 1778-1795²³. Entretanto, las herramientas (palas, azadones, azuelas, hachas, rejas de arar, machetes, almadanetas, mandarrías...), la clavazón y todo el material para los ingenios de azúcar que se ha incluido bajo la denominación de «quifos», fueron más destacados a partir de 1813 (gráfico 5-b). Todas estas partidas procedían, fundamentalmente, de Vizcaya y Guipúzcoa, aunque se registraron algunas cantidades de clavazón trabajadas en la Montaña, así como motonería obtenida en Guarnizo.

GRÁFICO 5.b



Con todo es necesario manifestar el avance en la cuantía del acero originario de Guipúzcoa, en concreto de Mondragón. Constante y, en ocasiones, sobresaliente como entre 1800 y 1808, muestra una nueva orientación de la producción férrica hispana y, quizá también, de la demanda americana, pues, si bien antes de 1796 se habían registrado algunas aportaciones éstas habían sido más bien anecdóticas.

Junto a lo expuesto se remitieron varias piezas de batería de cocina, flejes para barricas, cortaplumas, tijeras y catres de Madrid, además de algunos balaustres y cadenas elaborados con hierro.

Desde el punto de vista dinámico, el acero y las piezas para los ingenios fueron los que más progresaron en las partidas españolas, mientras descendía la clavazón entre 1796 y 1808, así como la proporción de herramientas que se relanzó a partir de 1813, en tanto que el dominio de las barras fue menos persistente que entre 1778 y 1795.

23 MIGUEL LÓPEZ, I.: *El comercio hispanoamericano...*, op. cit. pp. 152 y ss.

La remesa europea estuvo formada por herramientas para carpinteros (formones, gubias, barrenos, sierras, bédanos, serruchos...) de Alemania e Inglaterra, para cerrajeros (limas), para zapateros (leznas, tenazas, sacabocados, tirabotas, brocas...), así como calderos, tambores y quifos de hierro colado de Inglaterra. También se reexportaron tijeras, agujas, alfileres, dedales, hebillas, navajas de afeitar, cortaplumas, cuchillos, tenedores, cafeteras, martillos, alicates, azafates, cepos, guadañas, candados, estribos, espuelas, compases, buriles, paletas para albañiles, alambre de hierro de Holanda, lancetas para sangrador y cirujano, acero de Alemania y de Milán, despabiladeras, hojalata de Alemania y objetos de hojalata (linternas, cigarreras).

d) *Otras mercancías*

Además de las tres partidas analizadas, que constituyeron la mayor parte del total de las cargazonas, se embarcaron múltiples productos que, a pesar de su menor relieve, contribuyeron a diversificar la oferta remitida al mercado americano.

Así, el conjunto de *papel y libros* ha adquirido en este período más importancia. En este sentido, hay que destacar que el desarrollo de la manufactura papelerera en el Reino contribuyó a engrosar el aprovisionamiento de aquél en detrimento de la aportación francesa, ahora en declive, que había sido dominante hasta entonces. Papel de Barcelona, Vinuesa, Molinteja de Castilla, Aragón, Alcoy, Burgos y de los molinos del Canal de Campos se anotaron en los registros de los navíos de la Carrera de Indias.

Las obras encuadernadas fueron también, preferentemente, españolas y mantuvieron la misma temática que les caracterizó entre 1778 y 1795: Catones, cartillas, Diccionarios de Lengua Española de la Real Academia, Biblias, Evangelios, Breviarios, ejemplares de los Milagros de Nuestra Señora, novenarios, catecismos, obras de Historia de España. No obstante, se remitieron algunas otras peculiares. Montevideo recibió una Apología de la lengua vascongada, láminas con acciones militares de Francia y con suertes de toreros. Hacia Veracruz salieron las Ordenanzas del Consulado de Bilbao, algunos volúmenes sobre las costumbres de los israelitas y las obras del Marqués de Carracedo. La Habana recibió varios compendios de Historia de Grecia, libros y planos de navegación, Atlas de Geografía de López, Diccionario de Física de Buyón, Compendio de Matemáticas de Wails, Arquitectura de Vignolti, almanaques náuticos, Gramática y diccionario de Francés. Por su parte, los volúmenes europeos remitidos fueron estampas de acciones militares, de retratos a caballo, cuadernos de dibujos para estudio de arquitectura, anatomía y dibujo, láminas con el vía crucis, libros de Medicina, Cirugía, Física e Historia Natural.

Otro grupo interesante estuvo constituida por los productos con principios *químicos* que presentaron un sello extranjero dominante.

Para el calafateo se transportó alquitrán, brea, pez y humo de pez de Francia. La pintura reclamó almagre, cardenillo, tierra azul, verde, blanca, amarilla, azarcón, pintura en polvo de Holanda e Inglaterra y aceite de linaza. De perfumería se registró jaboncillo para afeitar de Inglaterra, pomada de olor y polvos para el pelo, agua y flores de olor, esencias de yerbas, aceite esencia de espliego y pomadas para labios. La farmacopea proporcionó maná y ruibarbo de Francia, sal de amoníaco, sal tártaro, sal de glauberio, flor de saúco, extracto de saturno, raíz de alteca, polvos cordiales de Scofa, aceite de almendras, triaca de Venecia, agua oxigenada de Holanda e ipecacuama. Además, se remitió vitriolo, cera blanca e incienso de Holanda e Inglaterra, pastillas para limpiar botas, pastillas de tinta, polvos de imprenta, así como goma arábiga. Entretanto, el aporte peninsular se concretó en bálsamo de salazar, jabón de Aragón, drogas medicinales, sal purgante de la higuera, aguarrás, incienso, aceite de linaza, tierra roja y almagre de Castilla.

Los efectos de *vidrio* y *crystal* procedieron, habitualmente, del exterior. Botellas y guardabrisas de Inglaterra, espejos y lunas de Francia, láminas de vidrio, vasos, vinagreras y arañas de Alemania, botones, gargantillas, cruces para el cuello, rosarios, cornucopias, tocadores, hidrómetros y «chupadores» para niños. La partida nacional estuvo engrosada por botellas con atributos de la Pasión, redomas de Recuenco y Alcocer en Castilla.

Los objetos de *madera* extranjeros incluían tablas de pino, remos y rosarios de Francia, juguetes de Alemania, hormas para zapatos, alfileres y estuches de ébano, cucharas, lapiceros, cajas, estuches y flautas traveseras de boj, cestillos de mimbre, cuadernales, palas «para jugar a la raqueta», escritorios de nogal, haya y cerezo, silbatos, bastones, codos de medida, corchos, sacabotas, cigarreras, abecedarios para marcar y ruedas para hilar. Entretanto, la oferta comercializada del Reino se refería a papeleras, mesitas y cómodas de caoba, cerezo y nogal trabajadas en Santander, varias sillas de Liérganes y unas rústicas cucharas y tenedores de Castilla.

Las piezas de *loza* y *piedra* fueron extranjeras en su gran mayoría: vajilla, tarros de conserva, azucareros y saleros de Inglaterra, de donde también se recibieron ladrillos y piedra de mármol. Piedras redondas para amolar, para labrar chocolate, servicios de té de porcelana de Francia y tableros de mármol. Las vajillas que presentaron factura hispana procedían de Sevilla, Alcora y del propio Santander, donde estaba radicada la fábrica de Juan González Arce²⁴. Pero también se embarcaron piedras muelas de Asturias y piedras imitando frutas.

Las labores de *joyería* ofrecieron una marca, preferentemente, europea: relojes, sortijas, pendientes, alfiler para el pelo en forma de lira guarnecido

de diamantes, alfileres para camisa con topacios, perlas y esmalte, peinetas sobredoradas con perlas, collares con estrellitas esmaltadas y engaste de metal dorado, hilos de perlas falsas de vidrio para collares originarias de Francia, sellos de oro con cornalinas, brazaletes de cornalinas y ágatas, cadenas para reloj y rosarios de azabache. También de azabache se enviaron algunos aderezos realizados en Asturias, así como imágenes de plata labradas en Burgos.

Los productos de *metal* no férreo descendieron apreciablemente en su aportación a las cargazones durante estos años. Fueron esencialmente europeos. De cobre se enviaron peinetas, balanzas, calderos para ingenios, planchas, teteras, tostadores, ceniceros, anillas para cortinas y chofetillas. De estaño se registraron jeringas, botones, velones, hebillas, cucharas, barras de Inglaterra. De latón se embarcaron farolitos de Alemania, hebillas, llaves para barricas, chofetillas, linternas, cascabeles, cajas de tabaco, sortijas para cortinas, dedales, compases, balancillas, hilo de Francia y Alemania y otros adornos. A todos ellos se añadieron espuelas y estribos de metal plateado, empuñaduras, candeleros, palmatorias y marcos de alambriillo. Sólo unas chocolateras, cacerolas y espumaderas de cobre y latón fabricadas en Vizcaya procedían del Reino, aunque consideradas fiscalmente extranjeras.

Los artículos de *cuero* foráneos fueron becerrillos, vainas de badana, estuches de tafilete, cordobán y botas. Los españoles consistieron en unas botas y unas monturas.

A todo lo presentado se sumarían otras mercancías más, como pipas de yeso de Inglaterra, pipas, peines, alfileros, tinteros y mondadientes de hueso, suavizador de cuerno para navajas, látigos de cuerda, instrumentos musicales (fortepiano, violines), aguamaniles, plumas para escribir de Holanda, efigies de marfil, pizarras para dibujar y, sobre todo, abanicos de Francia. También botones de nácar, cepillos para ropa, para dientes y para zapatos. Juegos de lotería, brochas, escobas, paraguas y jarcia de Inglaterra, organillos para pájaros y globos terrestres. De España se remitió jarcia, algunos aderezos de plumas de Santander y cuerdas de guitarra de Zaragoza y Barcelona.

2.2. DESTINOS AMERICANOS

Los destinos de estas cargazones se localizaron, de modo preferente, hasta 1813, en Nueva España y Venezuela, disminuyendo ostensiblemente la posición de Cuba, que no obstante se abasteció a través de su relación comercial con Estados Unidos, renovando una experiencia que ya había practicado anteriormente. Sin embargo, la relación renacerá coincidiendo con los años de prosperidad en la isla (cuadro 3).

CUADRO 3. Distribución de mercancías embarcadas en Santander rumbo a América (Porcentajes)

| | CUBA | N. ESPAÑA | VENEZUELA | RIO PLATA | OTROS (*) |
|------|------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 1796 | 49,9 | 16,4 | 31,7 | 2 | - |
| 1797 | - | - | 74,4 | 25,6 | - |
| 1798 | - | 63,1 | 36,9 | - | - |
| 1799 | - | 59,8 | 31 | 9,2 | - |
| 1800 | - | 100 | - | - | - |
| 1801 | - | 87,8 | 12,2 | - | - |
| 1802 | 9,1 | 72,8 | 6,4 | 11,7 | - |
| 1803 | 14,7 | 59,9 | 14,7 | 10,7 | - |
| 1804 | 18,3 | 58,4 | 13,4 | 7,6 | 2,3 |
| 1805 | - | 75 | 25 | - | - |
| 1806 | - | 100 | - | - | - |
| 1807 | - | - | - | - | 100 |
| 1808 | - | 98,8 | 1,2 | - | - |
| 1813 | 32,5 | - | 67,5 | - | - |
| 1814 | 27,4 | 65,6 | 0,2 | - | 6,8 |
| 1815 | 38,9 | 14,3 | 46,8 | - | - |
| 1816 | 50 | 35,3 | 14,7 | - | - |
| 1817 | 58,9 | - | 41,1 | - | - |
| 1818 | - | - | 23,6 | - | 76,4 |

(*) En 1804 y 1807 Colombia. En 1814 Puerto Rico. En 1818 Perú.

Fuente: Registros de mercancías

CONSIDERACIONES FINALES

El análisis del comercio Santander-América durante los turbulentos años que transcurrieron entre 1796 y 1818 nos ha permitido llegar a algunas valoraciones de conjunto.

Se ha constatado que la conflictividad provocó alteraciones en el tráfico marítimo, lo que se tradujo en un descenso de los registros habilitados en Santander, mayor aún si se considera la incidencia de las modificaciones de la normativa reglamentaria durante el período, al abrir nuevos cauces al abastecimiento de América, que obviaban la necesidad de habilitación en aquél. La evolución de ambos elementos, tráfico y normativa, repercutió en el volumen de comercio, que resultó declinante respecto a la etapa anterior. Una percepción que sólo se alteró entre 1802-1804, trienio en el que el puerto cántabro, en medio de la breve tregua, recuperó el empuje de su pasada relación con América.

A pesar del descenso de volumen comercial, el flujo de mercancías Santander-América representó, por término medio, en torno al 4% de las exportaciones totales de España al Nuevo Mundo en estos años. Valor casi

un punto superior al del período precedente. Algunos años se situaron muy por encima como 1801, 1803-1804 y, sobre todo, 1814 cuando polarizó el 19,4% del global extraído, si bien otros muy por debajo como los años de la Guerra de la Independencia, entre 1808 y 1812²⁵. Además, la relación con el Nuevo Mundo siguió captando una cuota notable del total de efectos movilizados por este puerto. En este sentido, de acuerdo con los datos de que disponemos, ofrecidos por el Consulado, expresados en esta ocasión en valores corrientes, las salidas a América, en concreto, representaron, en algunas ocasiones, entre el 15% y 20% del global comercial registrado en el abra santanderino²⁶.

En estrecha relación con la disminución de los valores comerciales se encuentra el descenso del grado de extranjerización de las cargaciones registradas, de modo que ante las dificultades de relación económica con Europa, los navíos habilitados reorientaron el aprovisionamiento con productos de la Península.

La modificación del nivel de extranjerización explica, también, las alteraciones en la composición de las remesas transportadas. Así, cuando el aporte exterior aumentó fue por los textiles, sobre todo lienzos procedentes de Francia y diversos territorios alemanes hasta 1808, ya que el enfrentamiento prolongado hasta entonces con Gran Bretaña dificultó la asiduidad de sus paños. Por el contrario, mientras las importaciones descendieron, la mayor presencia de las mercancías del Reino, se realizó a través de agroalimentos, sobre todo desde 1814, precisamente cuando la harina recuperaba las posiciones perdidas en los años anteriores. Pero también los productos férricos y el papel contribuyeron a consolidar la aportación española.

Asimismo, los trastornos comerciales se manifestaron en los destinos americanos más frecuentados, de forma que Cuba perdió la preferencia, prodigándose las derrotas hacia Venezuela y Nueva España hasta 1813, cuando comienza a restablecerse la intensidad de la relación con la isla antillana.

25 FISHER, J.: *Trade, War and Revolution, Op. cit.*, p. 88.

26 A. G. S.: Secretaría y Superintendencia, leg. 895 y Consejo Supremo de Hacienda, leg. 239-240: se recogen los siguientes valores corrientes proporcionados por el Consulado:

| | Salidas a América | | Retornos de América | | Total comercio S. |
|------|-------------------|------|---------------------|------|-------------------|
| | Rs. V. | % | Rs. V. | % | Rs. V. |
| 1796 | 7.705.468 | 14 | 20.853.463 | 38 | 54.834.319 |
| 1797 | 756.806 | 3,9 | 4.044.739 | 21 | 19.189.479 |
| 1798 | 355.644 | 1,9 | 1.534.280 | 8,5 | 17.852.802 |
| 1799 | 1.462.208 | 1,4 | 77.221.648 | 75,6 | 102.093.456 |
| 1800 | 6.221.802 | 22 | 791.123 | 2,8 | 28.188.927 |
| 1801 | 4.053.876 | 16,5 | 7.363.338 | 30 | 24.484.816 |
| 1802 | 36.146.485 | 20,5 | 81.870.711 | 46,5 | 175.854.134 |
| 1803 | 19.434.582 | 15,4 | 83.224.465 | 66,2 | 125.633.900 |
| 1804 | 24.719.800 | 21,2 | 57.369.630 | 49,2 | 116.370.000 |

En consecuencia, en el tránsito del s. XVIII al s. XIX, las circunstancias históricas provocaron alteraciones no sólo en el tráfico, en la normativa y, por ende, en el volumen del comercio transatlántico, sino también en el origen y en la estructura de las mercancías trasegadas, así como en los destinos americanos hasta desembocar en el finiquito del sistema de Comercio Libre generalizado en 1778. Tal parece mostrarse a través del análisis de la exportación realizada desde Santander, enclave abierto a una de las singladuras más afectadas por la conflictividad marítima durante este período.

BIBLIOGRAFIA

- Barbier, J.: *Peninsular Finance and Colonial Trade: The Dilemma of Charles IV's Spain*. JLAS, 12 (1980), pp. 21-37.
- Costeloe, M.: *Spain and the Latin American wars of Independence: The Free Trade controversy, 1810-1820*. HAHR, 61 (1981), pp. 209-234.
- Cuenca Esteban, J.: *Statistics of Spain's colonial trade, 1789-1829: Consular Duties, Cargo inventories and balances of trade*. HAHR, 61 (1981), pp. 381-428.
- Fisher, J.: *Trade, War and Revolution. Exports from Spain to Spanish America. 1797-1820*. Institute of Latin American Studies. The University of Liverpool. Liverpool, 1992.
- Fontana, J.: *Colapso y transformación del comercio exterior español entre 1792 y 1827. Un aspecto de la economía del Antiguo Régimen en España*. Moneda y Crédito, 115. Madrid, 1970.
- Fontana, J. et al.: *El comercio libre entre España y América (1765-1824)*. Banco Exterior, 1987.
- García-Baquero, A.: *Comercio colonial y guerras revolucionarias: La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*. E. E. H. A. Sevilla, 1972.
- Lucena Salmoral, M.: *Características del comercio exterior de la provincia de Caracas durante el sexenio revolucionario (1807-1812)*. Madrid, 1990.
- Ortiz de la Tabla, J.: *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821: Crisis de dependencia*. Sevilla, 1978.
- Prados de la Escosura, L.; Amaral, S. et al.: *La independencia americana: consecuencias económicas*. Alianza. Madrid, 1993.
- Rodríguez, A.: *El comercio con América a través del puerto de Santander. 1795-1800*. I. C. C. Santander, 1977, pp. 373-402.
- Villalobos, S.: *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile, 1700-1811*. Buenos Aires, 1965.

ANEXO

Registros habilitados en Santander con destino a América: 1796-1818

| FECHA | BARCO | PROPIETARIO | CAPITAN | DESTINO | VALOR MERCANCIAS (Rs. V.) | |
|----------|-------------------------------------|---------------------------|------------------------|------------------|---------------------------|------------------|
| | | | | | Extranjeras | Total |
| 5/3/96 | Bergantín El Hércules | Pedro Larrea (BI) | Justo Arrarte | La Habana | 40.583 | 151.840 |
| 5/3/96 | Bergantín El Hércules | Pedro Larrea (BI) | Justo Arrarte | La Guayra | 27.918 | 231.950 |
| 15/3/96 | Fragata La Posta de Buenos Aires | José Arrangoiz | Pedro Helguera | Montevideo | 1.786 | 58.989 |
| 13/4/96 | Bergantín N. Sra. de la Consolación | Fco. Lemonauria (BI) | Manuel José de Marien | La Guayra | 126.405 | 257.031 |
| 16/4/96 | Bergantín San Ignacio | Manzarraga Ugarte (BI) | Esteban Balparda | Montevideo | 14.179 | 60.211 |
| 10/5/96 | Bergantín La Amable Francisca | Azaola y Roncal (BI) | José Ramón Uribe | La Habana | 338.686 | 465.556 |
| 13/5/96 | Bergantín N. Sra. del Rosario | Parraga y Barand. (SS) | Ignacio Lariz | Nueva Guayana | 111.339 | 217.666 |
| 14/6/96 | Bergantín Ramo de Oliva | Antonio Tastet (SS) | José Nicasio Aresti | La Guayra | 21.976 | 118.307 |
| 14/6/96 | Bergantín El Ramo de Oliva | Antonio Tastet (SS) | Nicasio Aresti | La Habana | 0 | 83.750 |
| 14/6/96 | Paquebot N. Sra. de Begoña | J. A. Arechaga (BI) | Pedro Escuti | Montevideo | 238.150 | 239.394 |
| 29/6/96 | Bergantín Príncipe de Asturias | Cantera y Zabaleta (Hab.) | Domingo Hurtado | Santiago de Cuba | 77.214 | 181.939 |
| 14/7/96 | Fragata La Lira | Sebastián de Lasa (Hab.) | José Gazmuri | Montevideo | 25.242 | 27.941 |
| 14/7/96 | Fragata Marquesa de Valbuena | Heras Hermanos | Juan de Aguirre | La Habana | 133.972 | 530.633 |
| 14/7/96 | Fragata Santander | Juan de Aguirre | Manuel Sarachaga | Veracruz | 270.576 | 536.180 |
| 16/7/96 | Bergantín Santa Cecilia | Marcial de Altuna | Pedro Noel | La Guayra | 51.486 | 267.746 |
| 20/7/96 | Bergantín N. Sra. del Rosario | J. Antonio de la Cuesta | Agustín Menchaca | La Habana | 29.031 | 215.996 |
| 23/7/96 | Fragata San José | Miguel Eraunceta(SS) | Manuel Basabe | Montevideo | 41.314 | 98.929 |
| 3/8/96 | Bergantín Santa Catalina | Ramón Labroche | Agustín Labroche | La Habana | 31.504 | 240.144 |
| 6/8/96 | Bergantín la Diosa del Mar | Cantera y Zabaleta (Hab.) | José Villafañez | Trinidad | 66.056 | 244.883 |
| 26/8/96 | Bergantín La Ventura | Azaola y Roncal (BI) | Antonio Echandía | La Habana | 173.318 | 244.259 |
| 30/8/96 | Bergantín N. Sra. del Pilar | Francisco Barangot | José Sobrado | La Habana | 64.333 | 287.381 |
| 23/9/86 | Bergantín N. Sra. de los Dolores | Manzarraga Ugarte (BI) | Manuel Rentería | La Guayra | 19.555 | 146.699 |
| 21/10/96 | Fragata la Amable Sofía | | Ramón García | La Guayra | 170.736 | 685.305 |
| 29/11/96 | Bergantín La Natividad | Francisco Gibaja | Simón P. de Santelices | Veracruz | 185.223 | 463.563 |
| | | | | TOTAL | 2.531.158 | 6.055.292 |

| FECHA | BARCO | PROPIETARIO | CAPITAN | DESTINO | VALOR MERCANCIAS (Rs. V.) | |
|-------------|--------------------------------------|------------------------|-------------------------|--------------|---------------------------|------------------|
| | | | | | Extranjeras | Total |
| 14/4/97 | Fragata La Posta de Buenos Aires | José Antonio Arrangoiz | Lorenzo Tellaeche | Montevideo | 60.756 | 14.482 |
| 7/7/97 | Fragata San José y N. Sra. de Begoña | Fco. Lemonauria (BI) | Nicolás de Asúa | La Guayra | 169.553 | 410.172 |
| | | | | TOTAL | 230.309 | 550.654 |
| 26/7/98 | Cachemarán El Diligente | | José Luis García | La Guayra | 0 | 58.644 |
| 24/8/98 | Bergantín El Volante | Fco. Antonio del Campo | Juan Muñoz | Veracruz | 131.158 | 219.167 |
| 8/9/98 | Escona La Begoña | Asaola y Roncal (BI) | Francisco Asaola | Cumana | 7.500 | 69.254 |
| | | | | TOTAL | 138.658 | 347.065 |
| 8/1/99 | Bergantín El Cazalla | Francisco Durango | Pedro Juan Ayarzabaleta | La Guayra | 718 | 65.108 |
| 13/1/99 | Bergantín N. Sra. de los Dolores | Marcial Altuna | Juan Bautista Libarona | La Guayra | 3.685 | 64.828 |
| 13/1/99 | Bergantín La Liebre | Pedro Larrea | Santiago Uriarte | La Guayra | 1.569 | 122.824 |
| 18/2/99 | Bergantín El Batidor | Francisco Sayuns | Manuel A. Echevarría | La Guayra | 15.369 | 102.966 |
| 28/5/99 | Bergantín El Volante | Conde de Campogiro | Juan del Hoyo | Veracruz | 219.656 | 339.223 |
| 29/6/99 | Bergantín N. Sra. de la Concepción | Ramón Zenón | Simón Pablo Santelices | La Guayra | 1.530 | 47.745 |
| 28/7/99 | Bergantín La Flecha | | Fco. Blanco Casariego | Veracruz | 56.207 | 129.723 |
| 30/7/99 | Fragata La Bonita | | José Vicente de Zinza | Montevideo | 13.383 | 119.098 |
| 7/10/99 | Bergantín El Cazalla | Francisco Durango | Pedro Juan Oyarzabaleta | Veracruz | 224.312 | 309.434 |
| | | | | TOTAL | 536.429 | 1.300.949 |
| 1800 | | | | | | |
| 22/1/00 | Fragata S. Ignacio de Loyola | Barand. y Galardi (SS) | Jacinto Sacia | Veracruz | 320.000 | 669.289 |
| 22/1/00 | Bergantín N. Sra. del Coro | M. José Eraunceta (SS) | Ignacio Lariz | Veracruz | 82.422 | 150.617 |
| | | | | TOTAL | 402.422 | 819.906 |
| 26/1/01 | Bergantín N. Sra. de Aránzazu | | Ramón Larrumbe | Veracruz | 164.068 | 392.189 |
| 6/2/01 | Bergantín Acteón | | Ignacio Abaitúa | Veracruz | 546.067 | 632.682 |
| 6/2/01 | Bergantín N. Sra. del Carmen | | José Vicente Zinza | Veracruz | 96.197 | 204.781 |
| 26/3/01 | Fragata Astigarraga | | Alejandro González | La Guayra | 22.560 | 280.516 |

| FECHA | BARCO | PROPIETARIO | CAPITAN | DESTINO | VALOR MERCANCIAS (Rs. V.) | |
|---------|----------------------------------|-------------|------------------------|--------------|---------------------------|------------------|
| | | | | | Extranjeras | Total |
| 27/3/01 | Bergantín El Cachirulo | | Sebastián Sorroiz | Veracruz | 34.400 | 151.343 |
| 10/6/01 | Bergantín N. Sra. del Coro | | Vicente Basarte | Veracruz | 128.548 | 310.910 |
| 24/6/01 | Goleta N. Sra. de La Esperanza | | Alejandro Bolcoz | Veracruz | 438.369 | 571.225 |
| 27/6/01 | Bergantín El Fénix | | José Albiztur | La Guayra | 51.496 | 117.541 |
| 27/6/01 | Corbeta La Atrevida | | Juan Luis Maroteau | Veracruz | 54.310 | 591.771 |
| | | | | TOTAL | 1.536.015 | 3.252.958 |
| 1/2/02 | Fragata Santa Teresa | | José Albiztur | Veracruz | 754.374 | 1.111.844 |
| 1/2/02 | Bergantín El Fénix | | Manuel Vélez | Veracruz | 580.334 | 647.317 |
| 3/2/02 | Bergantín San Pedro | | Lorenzo Tellaeche | La Guayra | 48.532 | 168.482 |
| 3/2/02 | Bergantín San Antonio | | Agustín Labroche | Veracruz | 314.639 | 610.762 |
| 5/2/02 | Bergantín N. Sra. del Coro | | José Antonio Cocullo | La Guayra | 109.988 | 240.451 |
| 5/3/02 | Bergantín Los Amigos | | José M. Ibarguengoitia | Montevideo | 16.173 | 30.593 |
| 3/4/02 | Fragata El Comercio de La Habana | | Antonio Castro | La habana | 68.278 | 624.255 |
| 4/4/02 | Bergantín San Miguel | | Clemente Zuazo | Veracruz | 26.247 | 105.433 |
| 4/4/02 | Goleta Santa Rita | | Nicolás de Arriaga | La Guayra | 28.400 | 83.695 |
| 6/4/02 | Bergantín San José y San Vicente | | Francisco Cabieces | Veracruz | 378.566 | 624.087 |
| 8/4/02 | Fragata Santa Cecilia | | Juan Bautista Arrarte | Veracruz | 78.778 | 365.798 |
| 8/4/02 | Fragata La Hermosa Americana | | José de Medina | La Guayra | 388 | 15.004 |
| 10/4/02 | Fragata Princesa de la Paz | | Pedro de Gorostiola | Montevideo | 56.053 | 275.881 |
| 10/4/02 | Fragata Jacobita de Buenos Aires | | Juan de Sanfuentes | Montevideo | 35.127 | 83.881 |
| 12/4/02 | Bergantín Los Dos Amigos | | José Segura | Veracruz | 180.117 | 472.401 |
| 17/4/02 | Bergantín El Argos | | José Antonio Cocullo | Veracruz | 12.582 | 233.343 |
| 10/7/02 | Fragata La Humildad | | Francisco Javier Egaña | Veracruz | 1.086.529 | 1.340.092 |
| 19/7/02 | Bergantín La Buena Fe | | Sebastián Sorroiz | Veracruz | 617.166 | 793.246 |
| 25/7/02 | Fragata La Esperanza | | Manuel A. Echevarría | Montevideo | 290.584 | 385.095 |
| 25/7/02 | Fragata La Ana | | Domingo Hurtado | Montevideo | 99.162 | 126.594 |
| 26/7/02 | Bergantín La Esperanza | | Alejandro Ramos | Veracruz | 695.549 | 854.971 |
| 2/8/02 | Bergantín La Buena Dicha | | Gabriel Oñate | La Habana | 188.640 | 189.880 |

| FECHA | BARCO | PROPIETARIO | CAPITAN | DESTINO | VALOR MERCANCIAS (Rs. V.) | |
|----------|----------------------------------|-------------|------------------------|---------------|---------------------------|-------------------|
| | | | | | Extranjeras | Total |
| 6/8/02 | Bergantín N. Sra. del Pilar | | Benito Colina | Montevideo | 23.621 | 263.319 |
| 11/8/02 | Bergantín San Francisco de Paula | | Martín Elorriaga | Veracruz | 771.039 | 905.576 |
| 5/9/02 | Bergantín N. Sra. del Coro | | Manuel Altolaquirre | La Guayra | 137.186 | 236.265 |
| 21/9/02 | Fragata La Diligencia | | José Ramón Uribe | Montevideo | 72.462 | 170.219 |
| 12/10/02 | Fragata Aníbal | | Ramón Sañudo | La Habana | 251.829 | 281.293 |
| 13/10/02 | Bergantín La Concepción | | José María Padillo | Montevideo | 32.147 | 64.035 |
| 22/10/02 | Bergantín San Rafael | | José Goitía | Veracruz | 184.361 | 609.795 |
| | | | TOTAL | | 7.139.121 | 11.913.607 |
| 18/2/03 | Bergantín El Fénix | | Juan A. Larragoyen | La Guayra | 247.069 | 328.761 |
| 23/2/03 | Fragata Santa Teresa | | José Albiztur | Veracruz | 389.913 | 881.014 |
| 1/3/03 | Bergantín Los Tres Amigos | | Juan Bautista Libarona | Nueva Barcel. | 133.882 | 192.755 |
| 1/3/03 | Bergantín San Fernando | | José Montes | La Guayra | 52.000 | 88.347 |
| 9/3/03 | Fragata La Begoña | | José Agustín Butrón | Montevideo | 7.910 | 47.433 |
| 10/3/03 | Bergantín San Ignacio de Loyola | | Gaspar Ugarte | Montevideo | 3.600 | 118.985 |
| 14/3/03 | Bergantín San Ignacio | | Esteban Balparda | Montevideo | 294.503 | 320.041 |
| 17/3/03 | Fragata San Pablo | | Justo de Arrarte | Veracruz | 992.051 | 1.119.744 |
| 18/3/03 | Fragata La Concepción | | Martín de Martiarena | La Habana | 358.085 | 463.164 |
| 19/3/03 | Fragata La Esperanza | | Juan Echevarría | Montevideo | 166.105 | 251.471 |
| 23/3/03 | Fragata N. Sra. del Carmen | | Juan Sertucha | Montevideo | 6.672 | 68.555 |
| 26/3/03 | Fragata La Aurora | | Alejo de Las Llanas | Veracruz | 160.391 | 342.938 |
| 26/3/03 | Fragata Las Tres Hermanas | | Juan Manuel Larraga | Veracruz | 940.735 | 1.356.624 |
| 31/3/03 | Bergantín San Nicolás | | Pedro Cerro | Veracruz | 217.765 | 476.975 |
| 19/4/03 | Bergantín El Neptuno | | José Antonio Balanda | Montevideo | 20.935 | 22.143 |
| 26/4/03 | Fragata San Carlos | | José Ramón Orañegui | La Habana | 20.662 | 99.363 |
| 26/4/03 | Bergantín La Esperanza | | Alejandro Ramos | Veracruz | 537.529 | 730.713 |
| 26/4/03 | Bergantín La Fama del Sur | | Francisco Monasterio | Buenos Aires | 512.177 | 729.854 |
| 28/4/03 | Bergantín La Buena Fe | | Sebastián Sorroiz | Veracruz | 795.395 | 1.062.815 |
| 29/4/03 | Bergantín El Belisario | | Juan Bautista Muñecas | La Habana | 70.606 | 154.777 |

| FECHA | BARCO | PROPIETARIO | CAPITAN | DESTINO | VALOR MERCANCIAS (Rs. V.) | |
|----------|-------------------------------------|-------------|-----------------------------------|----------------|---------------------------|-------------------|
| | | | | | Extranjeras | Total |
| 10/5/03 | Bergantín La Concordia | | Angel Beliche | La Habana | 374.600 | 552.368 |
| 15/5/03 | Fragata La Flor de Mayo | | Juan Hoyo | Veracruz | 250.024 | 490.652 |
| 15/5/03 | Bergantín El Rayo | | Juan Jacinto Iztueta | La Guayra | 217.026 | 270.435 |
| 31/5/03 | Goleta La Juana | | Joaquín Jano | Veracruz | 295.974 | 325.528 |
| 31/5/03 | Goleta La Juana | | Joaquín Jano | La Guayra | 12.000 | 12.000 |
| 14/6/03 | Fragata N. Sra. de Los Dolores | | Francisco Ibarguengoitia | Veracruz | 612.304 | 1.042.332 |
| 22/6/03 | Bergantín La Buena Dicha | | Ignacio Rentería | La Guayra | 166.520 | 168.552 |
| 22/6/03 | Bergantín San Juan Bautista | | Gabriel Baráiz | La Guayra | 130.981 | 199.968 |
| 26/6/03 | Goleta La Graciosa | | Nicolás M ^a de Aldecoa | La Guayra | 80.115 | 87.623 |
| 26/6/03 | Bergantín N. Sra. del Coro | | José Ramón Momeñe | La Guayra | 180.504 | 327.600 |
| 26/6/03 | Fragata La Nueva Amable | | Agustín de Menchaca | La Habana | 202.691 | 525.960 |
| 30/6/03 | Fragata San José | | José Segura | Montevideo | 114.864 | 296.967 |
| 2/7/03 | Fragata La Paulina | | Francisco Cavieces | Veracruz | 638.713 | 734.294 |
| 7/7/03 | Bergantín La Amable Javiera | | J. Nicolás Ibarguengoitia | Maracaibo | 31.217 | 121.002 |
| 7/7/03 | Bergantín San José | | Pedro Oromendia | La Habana | 136.074 | 193.820 |
| 8/7/03 | Bergantín N. Sra. del Coro | | José Antonio Cocullo | La Guayra | 65.696 | 206.409 |
| 8/7/03 | Bergantín N. Sra. del Coro | | José Antonio Cocullo | Puerto Cabello | 99.184 | 158.983 |
| 13/7/03 | Fragata Aníbal | | Valentín de La Llosa | La Habana | 499.556 | 658.796 |
| 22/7/03 | Fragata La Juana Paula | | José Fdez. de Castro | Buenos Aires | 101.824 | 159.273 |
| 1/9/03 | Fragata La Humildad | | Ramón Anero | La Habana | 178.044 | 294.520 |
| 6/9/03 | Bergantín El Volante | | Jorge Arrarte | La Guayra | 126.818 | 263.707 |
| 13/9/03 | Bergantín El Paquete de Bilbao | | Antonio Bengoechea | Veracruz | 5.624 | 202.794 |
| 29/10/03 | Bergantín Santo Cristo del B. Viaje | | Manuel Pucheta | Veracruz | 627.352 | 796.587 |
| 18/11/03 | Corbeta Santa Cecilia | | José Joaquín Villamor | Veracruz | 1.877.621 | 2.381.367 |
| 25/11/03 | Fragata La Jacobita de Buenos Aires | | Ignacio Sarricolea | Montevideo | 37.004 | 131.012 |
| 28/11/03 | Corbeta Santo Cristo de Lezo | | Agustín de Anabitarte | La Guayra | 149.489 | 458.001 |
| | | | | TOTAL | 13.139.804 | 19.917.022 |
| 5/1/04 | Bergantín Los Tres Amigos | | J. Bautista Libarona | Cumana | 88.591 | 166.036 |

| FECHA | BARCO | PROPIETARIO | CAPITAN | DESTINO | VALOR MERCANCIAS (Rs. V.) | |
|---------|----------------------------------|-------------|------------------------|------------|---------------------------|-----------|
| | | | | | Extranjeras | Total |
| 5/1/04 | Fragata Santa Cecilia | | J. Bautista Arrarte | Veracruz | 127.634 | 384.176 |
| 25/1/04 | Fragata La Fidelidad | | J. Vicente Zinza | Veracruz | 853.775 | 1.154.537 |
| 28/1/04 | Goleta San Esteban Protomártir | | José A. Real de Asúa | La Guayra | 153.931 | 244.589 |
| 1/2/04 | Bergantín San Antonio | | Matías Allende | Veracruz | 50.457 | 124.181 |
| 3/2/04 | Fragata La Rosa | | Policarpo M. Fdez. | Veracruz | 29.447 | 503.793 |
| 6/2/04 | Goleta La Graciosa | | Nicolás M. Aldecoa | La Guayra | 55.398 | 168.196 |
| 9/2/04 | Fragata La Princesa de la Paz | | Pedro Gorostiola | Montevideo | 513.970 | 618.277 |
| 27/2/04 | Fragata San José | | José Ventura Murrieta | Veracruz | 418.577 | 816.121 |
| 28/2/04 | Fragata La Feliz | | Cristóbal del Valle | Veracruz | 199.596 | 374.544 |
| 29/2/04 | Bergantín Los Amigos | | Miguel Dañoiveitia | Veracruz | 263.117 | 351.529 |
| 1/3/04 | Fragata San Antonio | | Francisco A. Lopategui | Montevideo | 336.922 | 423.177 |
| 15/3/04 | Bergantín Neptuno | | Lorenzo Tellaeché | La Guayra | 105.780 | 178.376 |
| 16/3/04 | Fragata N. Sra. del Rosario | | Ramón de Basaldúa | La Guayra | 464.921 | 695.512 |
| 17/3/04 | Fragata La Castilla | | Pedro A. Trabudúa | Montevideo | 248.626 | 322.621 |
| 23/3/04 | Fragata La Veloz Bilbaína | | José M. Llanas | Veracruz | 324.526 | 503.754 |
| 24/3/04 | Fragata La Providencia | | José R. Arteaga | Montevideo | 235.069 | 355.526 |
| 28/3/04 | Bergantín N. Sra. Guadalupe | | Ignacio Abaitúa | Veracruz | 833.451 | 1.054.638 |
| 29/3/04 | Fragata Flor de Mayo | | Toribio Cifuentes | Veracruz | 3.028 | 407.261 |
| 13/4/04 | Bergantín La Buena Dicha | | Ignacio de Rentería | La Habana | 163.320 | 230.093 |
| 18/4/04 | Bergantín San Antonio | | Agustín Labroche | Veracruz | 158.611 | 425.927 |
| 19/4/04 | Bergantín San Francisco de Paula | | Juan de Sanfuentes | Veracruz | 123.168 | 229.759 |
| 4/5/04 | Bergantín La Eva | | Benito Aizpurúa | Montevideo | 172.624 | 319.934 |
| 9/5/04 | Fragata Anibal | | J. Antonio Lecosais | La Habana | 649.273 | 527.914 |
| 10/5/04 | Bergantín El Volador | | Domingo Dovarán | La Guayra | 266.783 | 527.914 |
| 25/5/04 | Fragata La Concepción | | Martín de Martiarena | La Habana | 254.291 | 483.366 |
| 28/5/04 | Bergantín La Concordia | | Francisco Rucabado | La Habana | 84.768 | 275.490 |
| 29/5/04 | Goleta La Juana | | Joaquín de Jano | La Guayra | 46.908 | 145.278 |
| 4/6/04 | Bergantín San Miguel | | Antonio Garzarón | La Guayra | 67.178 | 235.134 |
| 12/6/04 | Bergantín San Juan Bautista | | Gabriel Baráiz | La Guayra | 153.771 | 210.421 |

| FECHA | BARCO | PROPIETARIO | CAPITAN | DESTINO | VALOR MERCANCIAS (Rs. V.) | |
|----------|----------------------------------|-------------|--------------------------|---------------------|---------------------------|-------------------|
| | | | | | Extranjeras | Total |
| 12/6/04 | Fragata La Humildad | | Ramón Hanero | La Habana | 17.331.943 | 17.402.947 |
| 12/6/04 | Bergantín La Buena Fe | | Sebastián Sorroiz | Veracruz | 910.529 | 1.317.899 |
| 27/6/04 | Fragata Santa Teresa | | José A. Ugarriza | Veracruz | 235.620 | 602.404 |
| 2/7/04 | Bergantín El Hércules | | Santiago Uriarte | Cartagena de Indias | 13.940 | 97.450 |
| 2/7/04 | Bergantín El Hércules | | Santiago Uriarte | Santamarta | 201.386 | 463.016 |
| 7/7/04 | Fragata Anfritrite | | Pedro Jimeno | La Habana | 416.320 | 803.287 |
| 13/7/04 | Bergantín San Nicolás | | Pedro del Cerro | Veracruz | 36.896 | 264.805 |
| 3/8/04 | La Amable Rita | | Juan Tocornal | La Habana | 361.054 | 432.962 |
| 17/8/04 | Fragata Santander | | Valentín Revilla | Veracruz | 1.215.421 | 1.502.566 |
| 25/8/04 | Fragata La Carolina | | Juan J. de Iriarte | La Habana | 562.769 | 577.680 |
| 1/9/04 | Fragata La Mexicana | | José Albiztur | Veracruz | 312.603 | 559.839 |
| 5/9/04 | Fragata Santa Cecilia | | J. Esteban Leavuru | La Guayra | 286.205 | 366.595 |
| 10/9/04 | Fragata Las Tres Hermanas | | José M. Sarraga | Veracruz | 1.781.471 | 2.222.759 |
| 24/9/04 | Fragata Flor de Mayo | | Juan del Hoyo | Veracruz | 2.270 | 350.921 |
| 27/9/04 | Fragata La Feliz | | José Velasco | Veracruz | 629.906 | 831.840 |
| 27/10/04 | Fragata La Velera Montañesa | | Clemente Zuazo | Veracruz | 695.981 | 836.111 |
| 4/11/04 | Fragata El Comercio de La Habana | | Antonio Castro | La Habana | 577.035 | 825.910 |
| 4/11/04 | Fragata Santo Cristo de Lezo | | Francisco Oleaga | La Guayra | 464.069 | 658.885 |
| 6/11/04 | Bergantín Los Dos Hermanos | | J. M. de Ibarquengoitia | Veracruz | 546.429 | 759.475 |
| | | | TOTAL | | 17.029.358 | 26.819.625 |
| 28/1/05 | Bergantín La Graciosa | | José A. del Real de Asúa | La Guayra | 3.164 | 61.139 |
| 20/6/05 | Goleta San José | | Bartolomé Azpurúa | Nueva Guayana | 3.900 | 176.429 |
| 22/6/05 | Goleta Fortuna | | José Antonio Lecozáis | Cumana | 7.830 | 58.628 |
| 19/11/05 | Corbeta La Veloz Bilbaína | | Antonio Bengoechea | Veracruz | 147.418 | 433.834 |
| 19/11/05 | Bergantín Los Tres Amigos | | José Lecusáis | Veracruz | 7.092 | 136.837 |
| 19/11/05 | Goleta San Buena Ventura | | Agustín Butrón | Veracruz | 166.587 | 318.668 |
| | | | TOTAL | | 335.991 | 1.185.535 |

| FECHA | BARCO | PROPIETARIO | CAPITAN | DESTINO | VALOR MERCANCIAS (Rs. V.) | |
|----------|--------------------------------|---------------------------|----------------------|-----------------|---------------------------|------------------|
| | | | | | Extranjeras | Total |
| 24/1/06 | Lugre Barbarroja | | Pedro Oroumenda | Veracruz | 47.381 | 146.826 |
| 20/9/06 | Goleta La Villabonesa | Juan Figueras | Domingo Casals | Veracruz | 0 | 64.695 |
| | | | | TOTAL | 47.381 | 211.521 |
| 8/9/07 | Goleta Santiago | Juan Joves | Teodoro Pieznor | Santa Marta | 17.836 | 534.098 |
| 12/1/08 | Bergantín León | | Amus Clift | La Guayra | 2.135 | 2.942 |
| 8/7/08 | Goleta La Amistad | José A. Carbonell | José Carro | Veracruz | 37.768 | 244.156 |
| | | | | TOTAL | 39.903 | 247.098 |
| 12/7/13 | Fragata Teresa | Nicolás de Aldama | Antonio Gandarillas | La Habana | 24.320 | 38.308 |
| 2/9/13 | Bergantín Santísima Trinidad | Juan Bautista Libarona | Tomás Libarona | La Guayra | 0 | 19.228 |
| 9/9/13 | Goleta La Amistad | José A. Carbonell | Antonio Arechabaleta | Maracaibo | 46.550 | 86.172 |
| 5/10/13 | Fragata Flor de Mayo | Juan Muñoz | Juan José Leguina | La Habana | 0 | 12.567 |
| | | | | TOTAL | 70.870 | 156.275 |
| 21/1/14 | Bergantín La Rosa | Miguel Lasarre | Antonio Zalduondo | Puerto Cabello | 1.152 | 1.152 |
| 23/8/14 | Goleta Palafox | | Agustín de Menchaca | P. R. y La Hab. | 900 | 102.300 |
| 9/9/14 | Bergantín La Necesidad | | Antonio Llosa | La Habana | 62.825 | 78.948 |
| 19/9/14 | Fragata La Teresa | | José Albiztur | La Habana | 330 | 121.958 |
| 10/10/14 | Fragata La Diligencia | Manuel Elorriaga | José A. Inchaurieta | La Habana | 12.393 | 307.807 |
| 28/10/14 | Bergantín Carmen | José H. Rodríguez | Francisco Ríos | Veracruz | 807.546 | 811.911 |
| 28/11/14 | Fragata Santander | Aguirre Hermanos | Esteban Balparda | Veracruz | 59.286 | 358.302 |
| | | | | TOTAL | 944.432 | 1.782.338 |
| 6/3/15 | Fragata Vicenta | Joaquín Arrieta | Francisco Zuloaga | La Habana | 776 | 224.404 |
| 22/3/15 | Bergantín Espoz y Mina | José Martín de Iriarte | José Mataró | La Habana | 18.000 | 156.751 |
| 24/3/15 | Fragata San Antonio | Mariano P. Nenín (BI) | Francisco Arteaga | La Habana | 2.988.801 | 559.597 |
| 4/4/15 | Bergantín El Paquete de Bilbao | Nicolás de las Rivas (BI) | Nicolás M. Aldecoa | La Guayra | 18.657 | 136.891 |

| FECHA | BARCO | PROPIETARIO | CAPITAN | DESTINO | VALOR MERCANCIAS (Rs. V.) | |
|----------|------------------------------------|-------------------------|-------------------------|------------------|---------------------------|------------------|
| | | | | | Extranjeras | Total |
| 5/5/15 | Bergantín El Medea | Bernardo Rivero (BI) | Bernardo Rivero | La Guayra | 94.040 | 175.199 |
| 15/5/15 | Bergantín Vitoria | Francisco Sayús | Pedro A. Arrecoechea | La Habana | 40.023 | 221.147 |
| 25/5/15 | Goleta Nicolasa | | Bonifacio Arrarte | La Guayra | 2.666 | 191.868 |
| 19/6/15 | Goleta San Antonio | Fco. Lemonauria (BI) | José Manuel Diliz | La Guayra | 27.790 | 99.208 |
| 7/7/15 | Goleta Ildefonsa | Nicolás Ibargueng. (BI) | Nicolás Ibarguengoitia | Puerto Cabello | 260 | 91.387 |
| 7/8/15 | Bergantín La Arrogancia Castellana | Pedro Fernández Pérez | Pedro Fernández Pérez | Guayra y P. Cab. | 42.317 | 210.937 |
| 14/8/15 | Goleta Carlos | Manuel de Posadillo | Juan de Orbeta | Guayra y P. Cab. | 4.419 | 131.170 |
| 28/8/15 | Bergantín Habanero | Zangronis Hnos. y Cía. | José Mataró | La Habana | 50.152 | 126.167 |
| 18/9/15 | Fragata La Rosa | Bartolomé Casas Díaz | Juan José Laguna | Veracruz | 8.160 | 468.679 |
| 24/11/15 | Bergantín El Nuevo Pájaro | Fco. Lemonauria (BI) | Vicente Basarse | La Guayra | 315.363 | 368.681 |
| 14/12/15 | Bergantín María Ignacia | Nicolás Ageo | José Antonio Lecosáis | Nueva Guayana | 500 | 50.043 |
| 16/12/15 | Bergantín San Telmo | Fco. J. de Garate | Francisco M. Echevarría | Guayana | 19.908 | 94.920 |
| | | | TOTAL | | 941.832 | 3.307.049 |
| 13/1/16 | Goleta Victoria de Bilbao | Joaquín Gómez | José Antonio Sarriá | La Habana | 2.000 | 101.843 |
| 24/1/16 | Bergantín La Victoria | Francisco Sayús | Ramón Zubiaga | La Habana | 64.530 | 135.695 |
| 16/2/16 | Goleta La Dolores | Juan González Aguirre | Bernardo Gómez | Veracruz | 10.400 | 30.197 |
| 26/2/16 | Bergantín El Pascual | Mariano P. Nenín (BI) | Francisco Arteaga | La Habana | 32.483 | 223.984 |
| 1/4/16 | Goleta Carlos | Manuel Posadillo | Juan Orbeta | La Guayra | 39.906 | 142.329 |
| 20/4/16 | Fragata Feliz | Aguirre Hnos. | Mariano Olaguibel | La Habana | 44.585 | 83.027 |
| 14/5/16 | Bergantín San Juan Bautista | | Juan Bautista Basaldúa | La Guayra | 71.276 | 105.839 |
| 7/6/16 | Bergantín Habanero | Juna de Carredano | José Mataró | La Habana | 78.497 | 208.180 |
| 17/6/16 | Bergantín El Nuevo Pájaro | Fco. Lemonauria (BI) | Vicente Basarte | Guayra y P. Cab. | 2.680 | 55.423 |
| 28/8/16 | Fragata Los Dos Hermanos | Fco. M. de la Cuesta | José Loys | La Habana | 49.376 | 167.669 |
| 28/9/16 | Fragata El Santander | Aguirre Hnos. | Juan Bautista Rentería | Veracruz | 450.242 | 702.642 |
| 14/12/16 | Goleta Antonia Bonifacia | Manuel Posadillo | Juan Bautista Abaroa | La Habana | 4.200 | 117.367 |
| | | | TOTAL | | 850.175 | 2.074.195 |
| 15/2/17 | Bergantín San Tlemo | Nicolás Ageo | Pantaleón Basols | Guayana | 1.008 | 3.954 |

| FECHA | BARCO | PROPIETARIO | CAPITAN | DESTINO | VALOR MERCANCIAS (Rs. V.) | |
|----------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|----------------|---------------------------|------------------|
| | | | | | Extranjeras | Total |
| 2/4/17 | Goleta San Antonio | Fco. Lemonauria (BI) | Ramón Salsidúa | La Habana | 4.772 | 93.063 |
| 2/4/17 | Fragata La Providencia | Marcial Altuna | José N. Ibarguengoitia | La Habana | 1.707 | 106.731 |
| 26/4/17 | Goleta Carlos | Manuel Posadillo | José Antonio Andraca | La Guayra | 9.462 | 231.583 |
| 4/6/17 | Corbeta Iris | Francisco Bustamante | Martín Brioste | La Habana | 311 | 170.274 |
| 9/7/17 | Corbeta Victoria | Francisco Sayús | Juan Bautista Echevarría | La Habana | 0 | 298.668 |
| 9/7/17 | Bergantín María Ignacia | Nicolás Ageo | José Antonio Lecusaes | La Guayra | 22.851 | 215.652 |
| 31/8/17 | Corbeta N. Sra. de La Regla | Bartolomé N. y Cía. (BI) | Antonio Meaurio | La Habana | 2.573 | 162.127 |
| 11/11/17 | Goleta Carlos | Manuel Posadillo | Juan Antonio Andraca | La Guayra | 0 | 118.159 |
| 4/12/17 | Bergantín Alejandro | José A. de la Cuesta | José Loys | La Habana | 67.873 | 366.807 |
| 30/12/17 | Bergantín Amable Joaquina | Dóriga Hijos y Cía. | Pedro A. Arecochea | La Guayra | 1.451 | 266.237 |
| | | | TOTAL | | 112.008 | 2.033.255 |
| 10/8/18 | Fragata Los Tres Hermanos | Aguirre Hnos. | Pedro Catadiano | Lima | 406.050 | 817.391 |
| 21/8/18 | Goleta Carlos | Manuel Posadillo | José Antonio Andraca | Puerto Cabello | 1.000 | 82.402 |
| 2/9/18 | Bergantín La Amable Joaquina | Dóriga Hijos y Cía. | Pedro A. Arecochea | La Guayra | 8.158 | 114.550 |
| 21/12/18 | Bergantín María Ignacia | Nicolás Ageo | Juan Antonio Barasorda | La Guayra | 0 | 54.833 |
| | | | TOTAL | | 415.208 | 1.069.176 |